

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C/0396/11 PROA CAPITAL/A.REUS-STS

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 7 de octubre de 2011 tuvo entrada en la Comisión Nacional de la Competencia notificación de la concentración consistente la adquisición por parte de PROA CAPITAL INVERSIONES SGEGR, S.A. (PROA CAPITAL), a través de la sociedad vehículo CERAN FIELD INVESTMENTES, S.L.U.¹. (CERAN)², del control exclusivo de las sociedades AMBULANCIAS REUS S.A.U. (A.REUS) y STS GESTIÓN, S.L.U. (STS), conjuntamente “las Sociedades”.
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por PROA CAPITAL, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.
- (3) Con fecha 18 de octubre de 2011, esta Dirección de Investigación requirió a la notificante información necesaria para la resolución del expediente, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 37.2 b) y 55.5 de la LDC. El escrito de contestación tuvo entrada en la CNC el 20 de octubre de 2011.
- (4) El artículo 57.2.c) de la LDC establece que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia dictará resolución en primera fase en la que podrá acordar iniciar la segunda fase del procedimiento, cuando considere que la concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en todo o parte del mercado nacional.
- (5) Asimismo, el artículo 38.2 de la LDC añade: “El transcurso del plazo máximo establecido en el artículo 36.2.a) de esta Ley para la resolución en primera fase de control de concentraciones determinará la estimación de la correspondiente solicitud por silencio administrativo, salvo en los casos previstos en los artículos 9.5, 55.5 y 57.2.d) de la presente Ley”.
- (6) Según lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 9 de noviembre de 2011, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

¹ Se indica entre corchetes aquella información cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

² CERAN es una sociedad vehículo controlada por E- CENTER NETWORK CASTILLA Y LEÓN S.L., a su vez controlada en última instancia por PROA CAPITAL, que ostenta una participación en la misma del [...]. E CENTER es la sociedad a través de la cual se articuló la operación de concentración por la que PROA CAPITAL adquirió el control de Ambuibérica (Expte: C/0346/11 PROA CAPITAL/AMBUIBERICA). El restante [...] está repartido entre el antiguo equipo directivo de Ambuibérica, participación que, según la notificante, no les otorga control alguno sobre la sociedad.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (7) La operación consiste en la adquisición por parte de PROA CAPITAL del control exclusivo de las sociedades A.REUS y STS, conjuntamente “las Sociedades”.
- (8) La operación se articula mediante un Contrato de Compraventa de Acciones y Participaciones Sociales suscrito con fecha 26 de septiembre de 2011 entre el actual propietario de las Sociedades y CERAN.
- (9) CERAN adquirirá el [...] de las participaciones que STS Inversions ostenta en las Sociedades. El restante [...] del capital social de las Sociedades será conservado por STS Inversions.
- (10) Según el Acuerdo de Socios, en la Junta General, los acuerdos se adoptarán por mayoría simple, excepción hecha de ciertas materias³ para las que se requerirá unanimidad, y, por tanto, la aquiescencia de STS Inversions, si bien se trata de aspectos relacionados con la protección de la participación del [...] de STS Inversions, que no otorgan control directo o indirecto alguno sobre la administración y gestión comercial de las Sociedades.
- (11) La operación es una concentración económica conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1 b) de la LDC.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

- (12) De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas, dado que no se superan los umbrales de notificación del artículo 1 del Reglamento.
- (13) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse los umbrales establecidos en el artículo 8.1 a) de la misma.

IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS

- (14) El Contrato de Compraventa suscrito por las partes de la operación de concentración incluye en sus cláusulas 14.1 y 14.1.3 un acuerdo de no competencia y un pacto de no captación de recursos humanos o de otro tipo, respectivamente.

³ (i) La fusión, escisión, disolución o liquidación de las Sociedades; (ii) transformación de las Sociedades; (iii) supresión del derecho de suscripción/asunción preferente de acciones/participaciones sociales en aumentos de capital; (iv) aumentos del capital social; (v) modificación de los Estatutos Sociales de cualquiera de las Sociedades que suponga una modificación con respecto a las materias comprendidas en los apartados anteriores y (vi) [...]

IV.1. Cláusula de no competencia

- (15) La cláusula 14.1 del Contrato de Compraventa recoge un acuerdo de no competencia, en virtud del cual, STS Inversions se compromete a no competir directamente con las Sociedades en las actividades desarrolladas por estas mientras mantenga su participación del [...] en el capital social de las mismas, así como durante un periodo de tiempo de hasta [> 2] años con posterioridad a la venta del [...], caso de que se produjera.

IV.2 Cláusula de no captación

- (16) La cláusula 14.1.3 del Contrato de Compraventa incluye un pacto de no captación por el que se impone a STS Inversions la obligación de no solicitar, promocionar o de, cualquier modo, facilitar la contratación del personal actualmente contratado por las Sociedades, o inducir al personal a dejar el empleo para ser contratados por terceros. Este compromiso de no captación permanecerá en vigor [>2 años], así como por un período de [< 2] años a contar desde la fecha de resolución de la relación laboral. No obstante, en el caso de que se trate de directivos que tengan también la condición de administradores o socios/accionistas de STS Inversions, se aplicará un plazo de [> 2] años.

IV.3. Valoración

- (17) El artículo 10.3 de la LDC establece que “en su caso, en la valoración de una concentración económica podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”.
- (18) Teniendo en cuenta la legislación y los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), se considera que en el presente caso, la duración de las cláusulas de no captación y de no competencia va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, de modo que no se consideran parte de la operación en lo que excedan de un periodo de [>2] años, a contar desde la fecha en que se ejecute la operación. En cuanto al ámbito geográfico de las cláusulas, no se consideran parte integrante de la operación en lo que excedan del ámbito de la provincia de Tarragona.

V. EMPRESAS PARTICIPES

V.1 PROA CAPITAL DE INVERSIONES, SGEGR, S.A. (PROA CAPITAL)

- (19) PROA CAPITAL es una sociedad de capital riesgo constituida en 2007 cuya actividad económica es la gestión de fondos de inversión, a través de los cuales adquiere y gestiona empresas en diversos sectores.
- (20) PROA CAPITAL no está controlada por ninguno de sus socios⁴.

⁴ [...]

- (21) PROA CAPITAL controla en exclusiva Ambuibérica, S.L.⁵, cuya actividad principal consiste en la prestación de servicios de transporte sanitario terrestre de personas accidentadas y de pacientes. En la actualidad, la empresa es adjudicataria de concesiones de transporte sanitario terrestre en las Comunidades Autónomas de Aragón, Castilla-la Mancha y Castilla León⁶.
- (22) La facturación de PROA CAPITAL en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008, es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIO DE PROA CAPITAL ⁷ . 2010		
(Miles de euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
< 2.500.000	< 250.000	> 60.000

Fuente: Notificación

V.2. AMBULANCIAS REUS S.A.U. (A.REUS) y STS GESTIÓ, S.L.U. (STS) (las Sociedades)

- (23) A.REUS y STS son dos empresas que forman parte de STS Grup, un grupo empresarial que, además de sus actividades de negocio dedicadas al transporte sanitario, engloba distintas ramas de actividad en el sector de la atención a las personas mayores, proporcionando servicios de teleasistencia o servicios de residencias de ancianos, entre otros.
- (24) Las actividades desarrolladas por ambas empresas se circunscriben a la provincia de Tarragona y tienen como principal objetivo la prestación de servicios de transporte sanitario urgente y no urgente.
- (25) Las Sociedades prestan servicios de transporte sanitario a Administraciones Públicas (en el caso de A.REUS), entidades aseguradoras privadas y empresas con

⁵ La operación de adquisición de control exclusivo de Ambuibérica por parte de PROA CAPITAL fue autorizada por decisión del Consejo de fecha 6 de abril de 2011 en el expediente C-0346/11 PROA CAPITAL/AMBUIBÉRICA.

⁶ PROA CAPITAL tiene otras empresas en cartera con participación mayoritaria: EUVITRO, S.L. cuya actividad principal es la prestación de servicios de tratamiento de reproducción asistida y GRUPO EMPRESARIAL PALACIOS ALIMENTACIÓN, S.A. cuya actividad principal consiste en la fabricación de embutidos y platos preparados para su comercialización a nivel mayorista y minorista. También controla conjuntamente junto con CAIXA D'ESTALVIS DE BARCELONA y VIANA SPE S.L., la empresa SABA Infraestructuras S.A.

⁷ La CNC autorizó con fecha 23 de agosto de 2011, la adquisición por PROA CAPITAL del control conjunto de SABA (Expdte C 373/11 LA CAIXA/VIANA/PROA/SABA). Según la notificante, a la fecha de presentación de la notificación que ha dado lugar al presente expediente, dicho proceso de adquisición todavía no se ha introducido en la integración de SABA como empresa perteneciente a la cartera de inversiones de PROA CAPITAL. No obstante, a efectos informativos, según la notificante, la facturación de esta empresa en 2010 fue de < 2.500 millones a nivel mundial, < 250 millones en la Unión Europea, y > 60 millones en España.

necesidades de transporte sanitario específicas (caso de STS). STS realiza exclusivamente sus actividades en el ámbito de la sanidad privada no urgente.

- (26) La mayor parte de sus servicios corresponden a contratos suscritos con los servicios sanitarios de la Comunidad Autónoma de Cataluña, adjudicados a través de licitaciones públicas.
- (27) Asimismo, las Sociedades prestan sus servicios con ocasión de eventos lúdicos, deportivos o culturales puntuales así como de asistencia técnica específica en catástrofes de grandes magnitudes que requieren equipos tecnológicos muy desarrollados
- (28) Las Sociedades A.REUS y STS están controladas exclusivamente en su totalidad por la sociedad STS Inversions, empresa controlada a su vez por STS Grup.
- (29) La facturación de las Sociedades en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008, es, según la notificante, la siguiente:

	VOLUMEN DE NEGOCIO DE LAS SOCIEDADES. 2010		
	(Miles de euros)		
	MUNDIAL	UE	ESPAÑA
A.REUS	<2.500.000	<250.000	<60.000
STS	<2.500.000	<250.000	<60.000

Fuente: Notificación

VI. MERCADOS RELEVANTES

VI.1 Mercados de producto

- (30) El sector económico en el que se enmarca la operación es el transporte sanitario en ambulancia, código NACE 86.90, otras actividades sanitarias.
- (31) Como cuestiones previas a la definición de los mercados relevantes a los efectos de la presente operación, cabe señalar que el artículo 1 del Reglamento 1211/1990 de 28 de septiembre, de Ordenación del Transporte Terrestre define el transporte sanitario como *aquél que se realiza para el desplazamiento de personas enfermas, accidentadas o por otra razón sanitaria en vehículos especialmente acondicionados al efecto*.
- (32) Por otra parte, los servicios de transporte sanitario se prestan, en su mayoría, a través de contratos con Administraciones públicas, adjudicados mediante concursos para la prestación del servicio bien en la totalidad del territorio de una Comunidad Autónoma, de una provincia o de una demarcación territorial inferior (incluso local). Así, resulta necesario considerar no sólo la competencia “en” el mercado, esto es, entre aquellas empresas que prestan servicios de transporte sanitario, sino también la competencia “por” el mercado, es decir, por la obtención de las autorizaciones necesarias para su prestación.
- (33) Transporte sanitario urgente y no urgente

- (34) La prestación de servicios de transporte sanitario terrestre de personas accidentadas y de pacientes a centros sanitarios incluye tanto los de carácter urgente como aquellos no urgentes.
- (35) Se entiende por transporte sanitario urgente el traslado de una persona accidentada o paciente en una situación que implique riesgo vital o daño irreparable para la salud del afectado.
- (36) Se entiende por transporte sanitario no urgente el resto de traslados sanitarios en los que no existe una situación de urgencia, pero el paciente necesita ayuda en el traslado a algún centro sanitario o su domicilio para recibir atención médica puntual o periódica.
- (37) Desde el punto de vista de la sustituibilidad de la demanda, según la notificante, son mercados de producto diferenciados por su finalidad y por el tipo de servicio que requiere la persona afectada. El servicio de transporte urgente responde a una situación que implica un riesgo vital o daño irreparable para la salud del accidentado o paciente que exige una urgencia en su traslado a un centro sanitario. En cambio, el transporte sanitario no urgente consiste en el transporte de un paciente que, por indicación médica expresa, precisa simplemente ayuda para llegar a un centro sanitario, para consulta, tratamiento o prueba diagnóstica, o a su domicilio desde el centro sanitario, por lo que no tiene el carácter de urgente.
- (38) Desde el punto de vista de la oferta, se consideran también mercados diferenciados, según expone la notificante, ya que cada uno requiere la utilización de distintos medios de equipamiento y de personal para la prestación del servicio. El transporte urgente precisa un equipamiento tecnológicamente más avanzado y costoso así como la presencia de un médico o un enfermero dependiendo del servicio prestado.
- (39) Existen precedentes nacionales⁸ y comunitarios⁹ sobre la diferenciación entre mercados de transporte de emergencia y de transporte de pacientes, atendiendo a que *“(...) aunque se trata de servicios relacionados, no son intercambiables o sustituibles en base a sus características, precio o uso previsto. No solo los servicios de transporte no-urgente no ofrecen necesariamente una oferta sustitutiva para los servicios de transporte urgente, que requieren personal cualificado 24 horas al día, sino que el transporte de emergencia, que es particularmente costoso, no puede considerarse como una alternativa sustitutiva del transporte no urgente.”*
- (40) Transporte sanitario en el sector público y en el sector privado
- (41) Como recogen los precedentes del extinto Tribunal de Defensa de la Competencia, la prestación de servicios de transporte sanitario en el mercado de servicio público se encuentra íntimamente relacionada con el mercado de servicio privado de transporte sanitario de personas prestado a mutuas y entidades aseguradoras. Un mercado de servicio privado que, por contraposición al mercado de servicio público, tiene una entidad económica muy inferior pero que es de vital importancia en orden a garantizar la existencia de una competencia potencial.

⁸ Expdte C-0346/11 PROA CAPITAL/AMBUIBÉRICA

⁹ Sentencia del TJCE, C-475/99 Ambulanz Glöckner de 25-10-2001

- (42) Debe asimismo destacarse que la administración autonómica no impide que las empresas adjudicatarias de sus concesiones de servicios de transporte sanitario terrestre puedan realizar paralelamente otros servicios para el sector privado, tal y como hacen tanto las Sociedades adquiridas y Ambuibérica, como, de hecho, la inmensa mayoría de operadores.
- (43) En cualquier caso, de considerarse los sectores público y privado como mercados distintos, las conclusiones alcanzadas no afectarían a la valoración de esta operación, por tener la empresa una participación similar en cualquiera de los mercados de producto posibles.

VI.2 Mercados geográficos

- (44) La notificante señala que los criterios de adjudicación de concursos de las distintas Comunidades Autónomas son similares y tienden a ser cada vez más homogéneos. Además, las aseguradoras y mutuas privadas con implantación nacional (como ASISA, ADESLAS o SANITAS) demandan este servicio para todo el territorio nacional, lo que les lleva a negociar frecuentemente contratos que no se circunscriben a una sola Comunidad Autónoma.
- (45) Atendiendo a las anteriores consideraciones, la notificante concluye que las condiciones de competencia a nivel nacional son lo suficientemente homogéneas como para considerar que el mercado geográfico de referencia para la prestación de servicios sanitarios es nacional.
- (46) Sin embargo, esta Dirección de Investigación entiende que para delimitar el ámbito geográfico relevante a los efectos de la operación debe hacerse una diferenciación entre la competencia “por” el mercado y “en” el mercado.
- (47) En este sentido, la prestación de servicios de transporte sanitario se caracteriza por la necesidad y conveniencia de su cercanía al lugar de recogida del paciente o enfermo y de ineludible exigencia si se trata de un servicio urgente en el que hay riesgo para la vida del paciente o de que sufra un daño irreparable. Por ello, se considera que el ámbito geográfico relevante del mercado de prestación de servicios de transporte sanitario es local, sin que exceda de una dimensión provincial.
- (48) Por lo que respecta a la competencia “por” el mercado, puesto que las conclusiones sobre los efectos de esta operación no varían cualquiera que sea la definición geográfica considerada, la delimitación del ámbito geográfico relevante puede dejarse abierta.

VII. ANÁLISIS DEL MERCADO

VII.1 Estructura de la oferta

- (49) La adquirente PROA CAPITAL no opera en el mercado de transporte sanitario terrestre en la Comunidad Autónoma de Cataluña y por lo tanto, tampoco en la provincia de Tarragona.
- (50) La cuota de A.REUS en el mercado de transporte sanitario urgente en Terres de L'Ebre (provincia de Tarragona) en 2010 asciende al [90-100%].

- (51) La cuota de A.REUS en el mercado de transporte sanitario no urgente en la provincia de Tarragona, en el año 2010, asciende al [90-100%].
- (52) STS presta sus servicios exclusivamente en el mercado de transporte sanitario privado no urgente, siendo su cuota de mercado en el año 2010 en la provincia de Tarragona del [30-40%]. A nivel autonómico, la cuota conjunta de las sociedades adquiridas en la Comunidad Autónoma de Cataluña en el transporte sanitario urgente en 2010 ascendió a un [10-20%]¹⁰. En el transporte sanitario no urgente, en 2010, las sociedades adquiridas tuvieron una cuota del [0-10%] en el mercado de servicio público y de un [0-10%] en lo referente al mercado sanitario privado, a través de STS.¹¹
- (53) Por último, las cuotas conjuntas¹² en el mercado nacional de transporte sanitario terrestre urgente y no urgente en 2010 ascendieron a un [0-10%]¹³ y un [0-10%]¹⁴ respectivamente.
- (54) Según la notificante, la oferta de prestación de servicios de transporte sanitario terrestre urgente y no urgente está formada por empresas especializadas en la provisión de estos servicios. Los principales competidores de las Sociedades y del Grupo Ambuibérica son Transport Sanitari de Catalunya, S.L, Servicios Socios Sanitarios Generales, S.L., Consorcio del Transport Sanitari de Catalunya, Grupo SAMU, Grupo ASV, Aeromélica Canaria y Ferroser.¹⁵
- (55) Por otra parte, según la notificante, las perspectivas de crecimiento del sector y las sinergias que pueden derivarse de la gestión de servicios de transporte sanitario terrestre y de otros servicios asociados a la salud, tales como la gestión de hospitales en régimen de concesión administrativa de explotación han motivado el creciente interés de grandes grupos nacionales y extranjeros en las concesiones administrativas de explotación de este tipo de servicios. Entre los grupos más activos la notificante destaca al grupo Falck de origen nórdico, a American Medical Response que forma

¹⁰ Correspondiente a la sociedad adquirida A.REUS, puesto que STS opera exclusivamente en el mercado de transporte sanitario privado no urgente

¹¹ Según la notificante, la inmensa mayoría del mercado de transporte sanitario terrestre está constituida por el sector público (aproximadamente el [90-100%] del mercado total). En el caso de las Sociedades adquiridas, el porcentaje de servicios prestados al sector público supera el [90-100%], en particular [90-100%] para A.REUS, mientras que en el de Ambuibérica, constituyen la práctica totalidad de su facturación.

¹² Según la notificante, las cuotas de mercado facilitadas han sido calculadas teniendo en cuenta los datos de mercado públicamente accesibles. Dichos datos se refieren exclusivamente al sector público (concursos públicos), puesto que no dispone de datos de mercado sobre la participación en el sector privado de los operadores existentes. Según la notificante, el sector público representa aproximadamente el [90-100%] del tamaño total del mercado y la cuota de mercado conjunta de las sociedades adquiridas respecto al sector público ([90-100%] de su facturación) y al sector privado ([0-10%] de su facturación) son similares.

¹³ Suma de las cuotas nacionales de Ambuibérica ([0-10%]) y de las Sociedades adquiridas ([0-10%]).

¹⁴ Suma de las cuotas nacionales de Ambuibérica ([0-10%]) y de las Sociedades adquiridas ([0-10%]).

¹⁵ La filial de servicios del grupo Ferrovial que en 2010 resultó adjudicataria del concurso de transporte sanitario urgente de la Comunidad Autónoma de Madrid.

parte del grupo Emergency Medical Services y a INAER, una empresa española de transporte sanitario aéreo.

VII.2. Estructura de la demanda

- (56) Según la notificante, la demanda de los servicios de transporte sanitario terrestre está constituida principalmente por: (i) los sistemas públicos autonómicos de salud, (ii) las aseguradoras privadas e igualatorios (Sanitas, Asisa, Adeslas, Caja Salud, MAPFRE...) y (iii) las mutuas (FREMAP, ASEPEYO).
- (57) Si bien el mix de clientes de cada operador varía en atención a su cartera de clientes específica, la notificante considera que, de la demanda total de este tipo de servicios en la Comunidad Autónoma de Cataluña, aproximadamente un [90-100%] corresponde a los respectivos Servicios de Salud, aproximadamente otro [0-10%] estaría formado por aseguradoras privadas y mutuas y el resto [0-10%] lo conformaría la demanda generada por particulares.
- (58) Según la notificante, los principales clientes de las sociedades adquiridas son [...].

VII.3 Competencia potencial-barreras a la entrada

- (59) Según la notificante, no existen barreras significativas de entrada al mercado más allá de las relacionadas con el coste de adquisición de los equipos necesarios para prestar los servicios de transporte sanitario terrestre (ambulancias y equipamiento médico y de telecomunicaciones), así como con los permisos administrativos necesarios para su adquisición y posterior utilización. Además, cualquier empresa de transporte sanitario que se encuentre presente en una determinada Comunidad Autónoma puede presentarse a las licitaciones públicas realizadas en otra Comunidad de forma relativamente sencilla, puesto que deberá cumplir unos requisitos similares o incluso, en los casos de los contratos con entidades aseguradoras privadas, idénticos. Por lo tanto, el ejercicio de la actividad de transporte sanitario en una Comunidad Autónoma no limita el acceso a desarrollar dicha actividad en forma alguna en todo el territorio nacional.

VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (60) La operación consiste en la adquisición por parte de PROA CAPITAL, a través de la sociedad vehículo CERAN, del control exclusivo de las sociedades A. REUS y STS.
- (61) La operación notificada no plantea problemas de competencia, dado que no existe solapamiento ni horizontal ni vertical entre las actividades de las partes. PROA CAPITAL adquirirá la posición que tenían las sociedades A.REUS y STS en el mercado de transporte sanitario urgente y no urgente en la provincia de Tarragona, de forma que la estructura del mercado no se verá alterada.
- (62) A la luz de las consideraciones anteriores, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en los mercados afectados, por lo que se considera que la operación es **susceptible de ser autorizada en primera fase**.

IX. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia se propone **autorizar la concentración**, en aplicación del artículo 57.2.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.